



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS  
CELEBRADA EL DÍA 26 DE MARZO DE 2012**

Presidente:

Sr. D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo, Director de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

Sr. D. Antonio Muñoz Muñoz, Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Comercio.

Sr. D. Benito Bermejo Palacios, Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Sr. D. José Luis Chica Moreu, en representación de D. Federico Fernández Álvarez, Subdirector General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

Asisten por razón de la materia:

D. José Manuel Prieto Barrio, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D. Javier Zarzuela Jiménez, del Consejo de Seguridad Nuclear.

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo de Seguridad Nuclear.

En Madrid, a 26 de Marzo de 2012, a las 12:00 horas, en el Ministerio de Fomento, en la Sala A-813-L, de la 8ª Planta, bajo la Presidencia de D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo, con la asistencia de las personas que figuran al margen, se abre la sesión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, con arreglo al siguiente Orden del Día:

**Punto 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**

D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los Puntos que figuran en el Orden del Día, al no existir objeciones por parte de los reunidos, queda aprobado el mismo.

**Punto 2.- LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL ACTA DE LA REUNIÓN ANTERIOR.**

Leída el Acta de la reunión anterior, celebrada el día 21 de Diciembre de 2011, el Presidente de la Comisión Permanente pregunta a los presentes si quieren hacer alguna observación a la misma; al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada acta.

**PUNTO 3. LAVADERO DE CISTERNAS**

D. Pablo Vázquez comenta a los asistentes que a la Comisión se ha remitido una carta desde la CETM donde



D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Formento

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Secretaria de la Comisión Permanente:

D<sup>a</sup> Lía Calleja Bárcena, Jefa de Área de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

se explicaba la situación actual de los lavaderos de cisternas. Por esta razón se ha invitado a D. Enrique Serena, presidente de CETM, que, una vez concluida su exposición, abandonará la reunión para que sus integrantes puedan deliberar. Comienza su intervención manifestando su preocupación por los incumplimientos que se están produciendo en el tema del lavadero de las cisternas. En el año 2003 se publica el Real Decreto 948/2003 de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación de cisternas de mercancías peligrosas. En el año 2005 hubo una serie de modificaciones de los anexos del mismo y desde el 2005 hasta el 2010 las cisternas de mercancías peligrosas por carretera disponían de sesenta y un lavaderos homologados de cisternas mientras que, para su sorpresa, el sector de ferrocarril no disponía de ningún lavadero homologado. En 2010 el sector ferroviario no disponía de ningún lavadero para sus cisternas.

El 20 de marzo del 2009 la Dirección General de Desarrollo Industrial perteneciente al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio remite una carta que decía que las OCAS (Organismos del Control Autorizados) no podían realizar una inspección interior si no pasaban por el lavadero y se les entregaba el certificado correspondiente del lavadero homologado. No entendían como después de cinco años no había lavaderos homologados para el sector de ferrocarriles y se estaban haciendo las inspecciones sin el lavado correspondiente. En 2010, se les concedió un año de prórroga para adecuarse a la norma. En aquel momento, mandaron una carta al D. Antonio Muñoz, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en la manifestaban su malestar ante esta situación añadiendo que algunas OCAS no estaban haciendo bien las inspecciones. Se contestó que las competencias están transferidas a las comunidades autónomas.



Pone también en conocimiento de los asistentes que hay irregularidades en los lavaderos y que, consecuentemente, los certificados que se expiden se hacen de manera irregular, sin haberse lavado las cisternas. Añade que no se hacen todas las inspecciones periódicas que se deberían hacer, no habiendo orden en el sector.

Cita el caso de las cisternas de gases (GNL) que, en su opinión, es el más grave ya que existen unas 750 de gas inflamable cuya mayoría no han sido lavadas nunca. En carretera se ha descubierto que se están pasando inspecciones y que disponen del certificado de lavado cuando nunca han sido limpiadas.

Pide a la Administración a través de la Comisión de Coordinación de Transporte de Mercancías Peligrosas que ponga orden en este sector. Su temor es que un día suceda un accidente sobre todo si se utilizan indiscriminadamente cisternas ADR y ATP. Se pone a disposición de esta Comisión Permanente para todo lo que estime oportuno y se despide dando las gracias por haber podido exponer la problemática del sector

D Antonio Muñoz recuerda que en el año 2003 se publicó el Real Decreto 948/2003, por el que se establecen la obligatoriedad del lavado y desgasificación de las cisternas que transportaban las mercancías peligrosas. Los organismos de control autorizados (OCAS) deben realizar inspecciones periódicas a las cisternas para lo cual es imprescindible que entren dentro, por lo que previamente han de estar lavadas y/o desgasificadas. Se estableció un plazo para la creación de lavaderos y las condiciones mínimas que debían reunir las instalaciones. Recordó que la Administración General del Estado tiene las competencias legislativas y las comunidades autónomas las ejecutivas y que ellas son las encargadas de dar las autorizaciones las instalaciones de lavado.

Mientras que en el sector de carreteras se estaban cumpliendo con la reglamentación, no ocurría lo mismo en el ferrocarril, según denunció CETM en su momento. Se hablaron con las OCAS para saber por qué no se estaban realizando los lavados; contestaron que habían establecido unos procedimientos alternativos para hacer la inspección justificándolo en unos marginales del ADR. Para buscar una solución se reunieron con la Dirección General de Ferrocarril, ADIF, RENFE y asociaciones del sector. El problema era la inexistencia de lavaderos de cisternas por ferrocarril por lo que era imposible el lavado de las mismas. Por esta razón se aprobó Real Decreto 340/2010, de 19 de marzo, por el que modifica el Real Decreto 948/2003 de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación de cisternas de mercancías peligrosas, en el que indicaba a las OCAS que el único sistema para de lavado de cisternas era los lavaderos y donde se daba una moratoria de un año para la creación de los mismos.



Si se produce alguna denuncia de irregularidad, se tiene que comunicar a las comunidades autónomas que son los competentes. Anima a CETM a denunciar estas situaciones irregulares o los incumplimientos de la norma que detecte bien directamente a las comunidades autónomas o bien a través del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Tan sólo en aquellas comunidades en las que se ha hecho una encomienda de gestión es en las que puede abrir un expediente directamente el Ministerio de Industria.

D. Benito Bermejo cree que sería conveniente que las comunidades autónomas tuvieran conocimiento de esta situación para que actuara en consecuencia.

Antonio Muñoz contesta que en las reuniones con las OCAS y las comunidades autónomas se les recuerda que este tema es su responsabilidad.

Se acuerda que Ministerio de Industria, Energía y Turismo que elabore una propuesta de escrito que remitirá a la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas para que se envíe a los consejeros de las comunidades autónomas para recordarle la situación y sus competencias. La firma será acorde al cargo al que vayan dirigido por lo que, de ser a los Consejeros, la firma la hará la Secretaria General de Transportes.

#### **PUNTO. 4 ENMIENDAS 35-10 AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (IMDG).**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Manuel Carlés presenta la resolución del director por el que se pone en conocimiento las enmiendas 35/10 al Código IMDG entro en vigor el 1 de enero del 2012. Todavía no se ha publicado en el BOE, por lo que esta resolución faculta al Director General de Marina Mercante a obligar a os barcos españoles al cumplimiento del Código enmendado hasta su publicación en el BOE.

Los miembros de la Comisión acuerdan emitir un informe favorable a la resolución.

#### **PUNTO 5.- ACUERDO MULTILATERAL M-245**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D<sup>a</sup> Lía Calleja que pasa a explicar que este acuerdo se refiere a los requisitos de las Sustancias Peligrosas para el medio ambiente (EHS) relacionadas con la Clase 7. Por derogación de las disposiciones del párrafo 2.1.3.8 del ADR, las sustancias de Clase 7 que cumplan los criterios de las Sustancias Peligrosas para el Medioambiente del 2.2.9.1.10, no necesitan ser consideradas Sustancias Peligrosas para el Medioambiente a efectos del transporte por carretera.



Visto el texto por parte de los asistentes acuerdan informar favorablemente el precitado Acuerdo Multilateral.

Se habla de los problemas de la publicación en el BOE. Se aclara que, a petición de la Dirección General de Transporte Terrestre, se están publicando en la página web del Ministerio aquellos acuerdos firmados por España.

#### **PUNTO 6.- INFORMACIÓN SOBRE LAS CISTERNAS DE COMBUSTIBLE AÉREO.**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Antonio Muñoz en lo referente a las instrucciones sobre inspección de cisternas de combustibles de aviación. El objetivo es aclarar, complementar y adaptar las inspecciones de las cisternas de ADR a la normativa nacional vigente y a la problemática particular de las inspecciones de cisternas de combustible de aviación.

Se acuerda informar favorablemente las mencionadas instrucciones.

#### **PUNTO 7.- INSPECCIÓN DE CONTENEDORES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA.**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Antonio Muñoz explica que por el Convenio CSC se tiene que informar sobre una serie de datos referentes a las inspecciones de contenedores que transportan mercancías peligrosas. Las comunidades autónomas son responsables de realizarlas y parece que no se están haciendo, por lo que se propone utilizar los datos obtenidos de las inspecciones de los organismos de control autorizados y enviarlos.

#### **PUNTO 8.- PROPUESTA PARA EL SUBCOMITE DE EXPERTOS DE NACIONES UNIDAS SOBRE ROMPEOLAS EN CISTERNAS.**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Antonio Muñoz que explica a los asistentes que el sistema de rompeolas consiste en introducir unos elementos metálicos en algunas cisternas para evitar que se forme un oleaje. Algunos fabricantes solicitaron aclarar si en el ADR se debe incluir un sistema de rompeolas obligatorio. Se hizo una propuesta que se estudio en la Subcomisión en la que estaban presentes fabricantes y expertos. Se acordó entonces remitirlo a la Comisión para que apruebe que se haga esta propuesta en el Subcomite de Expertos de Naciones Unidas.

Se informa favorablemente la propuesta.



## **PUNTO 9.- TEXTO DE LA MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO POR EL QUE REGULAN LAS OPERACIONES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN TERRITORIO ESPAÑOL (RD 551/2006).**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Benito Bermejo que presenta el texto de la modificación del Real Decreto mencionado cuyo objetivo es la de actualización de la normativa contenida en el Real Decreto 551/2006. Añade que el texto ya se ha visto en la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril y que uno de los pasos que debe seguir su tramitación es que la Comisión Permanente emita un informe favorable.

D<sup>a</sup> Lía Calleja informa que se ha solucionado el problema que existía con la disposición derogatoria que derogaba el Real Decreto 1566/1999. Por otro lado, transmite a los participantes que FEIQUE no está conforme con lo relativo a la regulación de los consejeros de seguridad y, a petición suya, lo hace notar. Además, hay otra disconformidad por parte del Consejo de Seguridad Nuclear que hace referencia a la redacción del Capítulo III, y que se va a ver en el siguiente punto del Orden del Día.

Se pasa directamente al siguiente punto sin dar por el momento informe favorable hasta verlo.

## **PUNTO 10.- COMENTARIOS DEL CSN AL CAPÍTULO III DE MODIFICACIÓN DE REAL DECRETO 551/2006.**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Fernando Zamora que comienza diciendo que al Consejo de Seguridad Nuclear le preocupa mucho la redacción del Capítulo III de texto de modificación del Real Decreto 551/2006, ya que lo que se ha hecho es trasladar parte de contenido de la Orden Ministerial de 17 de marzo de 1986 sobre normas de homologación de envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas y eliminar el resto. Se considera adecuada la derogación de la citada orden ya que era poco clara para los bultos radiactivos, al regularlos de manera genérica como cualquier tipo de envase y embalaje, cuando contrariamente el ADR establece disposiciones particulares para los embalajes y envases para productos radiactivos, pero la traslación que se realiza de parte de las disposiciones de la Orden a la modificación del Real Decreto 551/2006 se considera que, al regular de manera genérica sobre cualquier tipo de embalaje, establece requisitos claramente contrarios a lo establecido en el ADR de manera particular para los destinados a contener material radiactivo.

En el ADR, el apartado 6.1. establece claramente para los bultos radiactivos un procedimiento distinto a los demás y remite al articulado 6.4 donde hay un procedimiento de aprobación de modelo de bulto, se especifica la documentación necesaria, el sistema de adjudicación de marca identificación y los procesos de demostración de cumplimiento de pruebas concreto para este tipo de bultos. En





definitiva, considera que la redacción del Capítulo III del citado texto de modificación del Real Decreto va en contra del ADR.

Por otro lado, es fundamental tener en cuenta que el régimen de licenciamiento de los bultos radiactivos establecido en la legislación española sigue también una tramitación particular, ya que, según lo establecido en el artículo 77 del Reglamento sobre instalaciones nucleares y radiactivas, precisan de la aprobación del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, a través de la Dirección General de Política Energética y Minas, con informe preceptivo del Consejo de Seguridad Nuclear.

Todo esto lleva a que si el capítulo III quedara como está redactado se podría requerir, para la aprobación de los bultos radiactivos, el cumplimiento de requisitos adicionales contrarios a los específicamente definidos por el ADR para este tipo de embalajes. De hecho, la vigente Orden Ministerial de 17 de marzo de 1986 ya ha dado pie a este tipo de enfoques en el pasado lo que ha perjudicado bastante a la industria española del sector que ha intentado obtener la aprobación de diseños de bultos radiactivos.

Por tanto, sugiere que, aprovechando la modificación del texto del real decreto, se racionalice este tema y se clarifique definitivamente la vía del licenciamiento, que a su parecer es la señalada por el ADR y teniendo en cuenta lo establecido en el Reglamento sobre instalaciones nucleares y radiactivas.

D. Javier Zarzuela interviene para decir que el motivo de su asistencia, como Subdirector de Instalaciones Nucleares del CSN, es subrayar la preocupación que produce este tema en el CSN y apoyar la postura manifestada por Fernando Zamora. Debido a los problemas de licenciamiento citados, la industria española en este sector puede encontrarse discriminada y en inferioridad de condiciones respecto a los diseñadores y fabricantes de bultos extranjeros, ya que estos simplemente han de cumplir con los requisitos que específicamente define el ADR para obtener la aprobación de sus diseños de bultos radiactivos.

D. Antonio Muñoz comenta que hubo una reunión de la Subdirección General de Calidad Industrial y la Subdirección General Energía Nuclear, pertenecientes al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, donde se redactó de la manera que les parecía más apropiada el Capítulo III. Pero si se considera que el texto presentado no es correcto, se propone que la Comisión de Transportes de Mercancías Peligrosas haga una consulta a la Dirección General de Política Energética y Minas para que se pronuncie sobre el tema como autoridad competente en la aprobación de los bultos radiactivos. Si dicha Dirección lo considera necesario, se haría la excepción para los bultos radiactivos. Añade que el ADR es interpretable e insiste en que la autoridad competente en este tema es la Dirección General Política Energética y Minas y, por tanto, ésta debe de dar la solución.



D. Javier Zarzuela dice que se prevé que a corto plazo se incrementen las solicitudes de aprobación de diseños de bultos radiactivos de origen español con aplicaciones estratégicas en el sector nuclear, así como de las oportunidades de fabricación de este tipo de bultos, y las empresas extranjeras van a ser más competitivas que las españolas en estos sectores si se mantiene una reglamentación que dificulta innecesariamente el licenciamiento de los diseños de origen español. Además, recuerda que, según la ley 15/1980 de creación del Consejo de Seguridad Nuclear modificada por la Ley 33/2007 en materia de seguridad nuclear y protección radiológica, el único organismo competente en materia de protección radiológica y seguridad nuclear es el Consejo de Seguridad Nuclear y sería contrario a esa Ley que desde otros organismos de la Administración pública se pueda imponer requisitos referidos a seguridad nuclear y/o protección radiológica sin el previo informe preceptivo y vinculante del CSN.

D. Antonio Muñoz insiste en que acatará lo que el órgano competente diga y que considera competente a la Dirección General de Política Energética y Minas.

Se decide que la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas enviará el escrito del CSN a la Dirección General de Política Energética y Minas solicitando su opinión.

Por el momento, la Comisión no se pronuncia en cuanto al informe al 551/2006

#### **PUNTO 11.- ACUERDO MULTILATERAL M-226**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D<sup>a</sup> Lía Calleja quien explica que por derogación de las disposiciones de la columna 17 de la Tabla A del Capítulo 3.2 y la Subsección 7.3.1.1 del ADR, los agentes desulfurizantes que contengan UN 1402 Carburo Cálcico, de Clase 4.3, grupo de embalaje I, pueden ser transportados a granel, siempre que las condiciones para la construcción, pruebas e inspecciones y uso sean las que se mencionan en el texto del mencionado acuerdo.

Los asistentes acuerdan emitir un informe favorable del citado Acuerdo Multilateral.





Sin más asuntos que tratar, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las catorce horas y cinco minutos.

Madrid, 30 de Marzo de 2012.

Vº. Bº.

Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo

Lía Calleja Bárcena

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIA DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCIAS PELIGROSAS.